

将来交通計画

- 4.1 計画の目標（実現を目指す将来の姿）
- 4.2 計画策定の方針
- 4.3 公共交通の主な提案施策
- 4.4 道路の主な提案施策
- 4.5 提案施策に期待される効果



4.1 計画の目標 (実現を目指す将来の姿)

- 行政と企業、地域の人々が力を合わせ、持続可能な公共交通を目指す動きが高まっています。この流れを未来につなげるため、公共交通を「都市基盤」として位置付け、制度・財政支援や利用者の意識・行動の変化を促す施策を展開し、交通政策の転換を図り、都市交通の将来像の実現を目指します。

都市圏交通の課題

慢性化する交通渋滞、公共交通サービス低下・利用低迷、過度な自動車依存の進行
都市圏北東部の急速な開発、広域交通の増加

都市圏交通の将来像

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、
誰もが移動しやすいまちへ

計画の目標

評価指数	現状 令和5年(2023年)	目標値
【目標】公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上		
年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス)	約5,095万人	2倍
公共交通手段分担率	5.2%	2倍
【目標】渋滞改善と旅行速度の向上		
主要な渋滞箇所数	246箇所	半減
渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間*1	約257万時間/年	半減
ピーク時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20km/h以上
【目標】拠点・都市との結節・連携		
県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間*2)	県外: 中心部～大分市 約182分	150分
	県内: 中心部～天草市 約128分	90分
広域交通結節点や中心部との移動時間	道路: 中心部～IC 約28分	10分
	道路: 中心部～空港 約42分	20分
【目標】土地利用との連携		
居住誘導区域の人口密度*3	約63人/ha	維持
【目標】温室効果ガスの削減		
運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)	約180トンCO ₂	27%減

*1: 朝ピーク時の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に算出した都市圏全体での総損失時間

*2: 県外は、熊本市中心部から福岡市・長崎市・大分市・宮崎市・延岡市・鹿児島市までの道路での所要時間が最大となる都市

県内は、熊本市中心部から阿蘇市・山鹿市・玉名市・山都町・八代市・人吉市・水俣市・芦北町・天草市までの道路での所要時間が最大となる都市

*3: 都市圏内で「立地適正化計画」を策定された自治体(熊本市、菊池市、宇城市、益城町)による居住誘導区域内人口による加重平均値

※現状は令和5年度のパーソントリップ調査結果やその他の調査結果などにに基づき集計したもの

目標値は、他機関、協議会、関連計画、ならびに要望などで既に設定・検討されている基準を踏まえ、整合性を図る形で設定

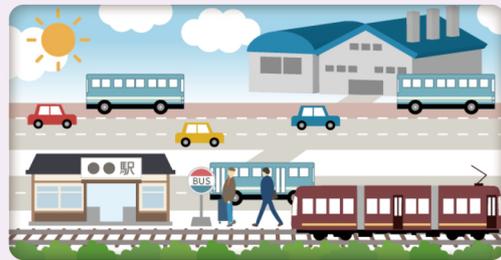
実現を目指す将来の姿

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

公共交通を使った移動が快適になります。



朝の通勤時間帯でも、快適に移動できます。



中心部や主要な拠点への移動時間が短縮され、観光客にとって、移動しやすく、滞在しやすいまちになります。



沿線の人口が維持され、公共交通を利用しやすい環境が続きます。



公共交通利用が増えることで、環境にもやさしくなります。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



出典：国土交通省資料(運輸部門における二酸化炭素排出量)

4.2 計画策定の方針

▶ 4.2.1 計画策定方針

- 都市交通の将来像の実現に向け、公共交通計画と道路計画における強化方針を設定するとともに、自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めていきます。

【公共交通】

- 公共交通を強靱な「都市基盤」として再構築し、都市計画、交通計画を同時に展開することが重要です。
- 基幹公共交通軸の強化・効率化を図り、フィーダーバスやコミュニティ交通などと効果的に連携する交通体系を構築することで持続可能な都市交通を実現するとともに、高齢者や障がい者、子育て世代など、全ての利用者が安心して利用できるようバリアフリーに配慮した移動手段を確保する必要があります。
- また、商業施設などの都市機能を地域拠点に誘導し、基幹公共交通軸沿線への居住を促進することで、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の形成が必要です。
- さらに、近年、過度な自動車依存や運転士不足などが深刻化し、利用者の減少による収益悪化と運行サービスの低下が生じています。こうした状況では、単なる赤字補填では公共交通の機能を維持することは困難であり、交通事業者だけでなく、国・県・市などの関係機関が、持続可能な公共交通の確保に向けて支援のあり方を再構築することが不可欠です。
- そのため、交通事業者の経営効率化を前提としつつ、行政が主体的に支援策を検討し、制度面・財政面の両面から持続的なサポート体制を構築していく必要があります。
- 公共交通においては、「機能強化」「結節強化」「連携強化」「土地利用との連携」に加え、「**持続可能な公共交通の確保**」を強化方針として掲げ、必要な施策を提案します。

【道路】

- 人口減少や高齢化、平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨などの災害リスクの増大、脱炭素社会への移行といった新たな課題に直面する中、熊本都市圏が将来にわたり活力ある地域であり続けるためには、多様な移動と都市の持続性を支える、快適で信頼性の高い道路ネットワークの形成が不可欠です。
- そのため、都市間や拠点間の連絡・連携を強化し、物流需要増加への対応を含む産業競争力の向上と災害への強靱化に資する幹線道路ネットワークの形成を進めるとともに、都市内交通の整序化を図り、渋滞問題解消にも寄与する都市内道路の強化により、利便性が高く持続可能な道路交通体系を構築する必要があります。
- さらに、都市間の連携を図りつつ、短期・中期・長期の時間軸を意識した着実な取組みの推進が求められます。
- 道路交通においては、「**交通の円滑化**」「**拠点間の連携強化**」「**都市間の連絡強化**」を強化方針として掲げ、必要な施策を提案します。

【まちなか交通】

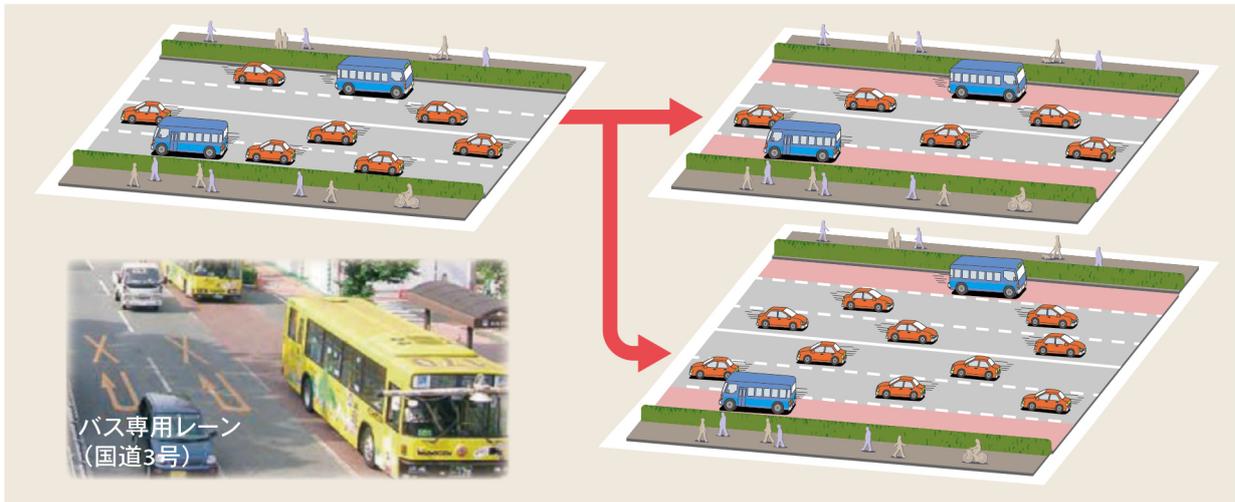
- 熊本市の中心市街地は、高次都市機能が集積し、さまざまな世代の人々が「住む・働く・訪れる」場として過ごす、熊本都市圏で唯一のエリアです。
- 中心市街地を発着する公共交通は充実しているものの、自動車交通量の増加による慢性的な渋滞が、公共交通の定時性を低下させ、その持続性を脅かす要因となっています。さらに夜間の便数減少も見られます。また、中心市街地の歩行環境には、幅員が狭く段差が多いなど歩きにくい場所が多く、自動車と歩行者の動線が輻輳していることから、安全性や快適性にも課題があります。こうした状況を放置した場合、公共交通サービスの低下や移動制約を受ける人の増加、さらには中心市街地の活力低下が懸念されます。
- 現在、熊本市では「人中心のまちづくり」を目指し、熊本市中心市街地ウォークアブルビジョンを策定するとともに、新庁舎の整備や跡地利用の検討が進められています。ウォークアブルビジョンでは、道路空間の再配分による歩行環境・自転車利用環境の改善や回遊性の向上に加え、駐車場の適正配置などを通じて、交通の円滑化と最適な土地利用の推進を掲げています。
- まちなか交通においては、「歩行者ネットワークの形成(ウォークアブル)」「自転車を利用しやすい環境の整備」「公共交通の利用促進」「駐車場の適正化」を強化方針とし、中心市街地の賑わいや魅力向上につながる、安全・安心で持続可能なまちなか交通の実現を目指します。これらの取組みは、熊本都市圏で同様に進めていくことが重要です。

01 機能強化

- バス専用レーンや優先レーンの整備、ボトルネック交差点の解消、高規格道路やバイパスなど既存道路を活用した快速バスの運行、公共交通優先信号(PTPS)の拡充などの取組みを進めることで、幹線公共交通の速達性と定時性を高めます。これにより、都市の主要軸における公共交通の利便性を向上させ、自動車からの利用転換を促進するとともに、熊本都市圏全体の渋滞緩和を図ります。

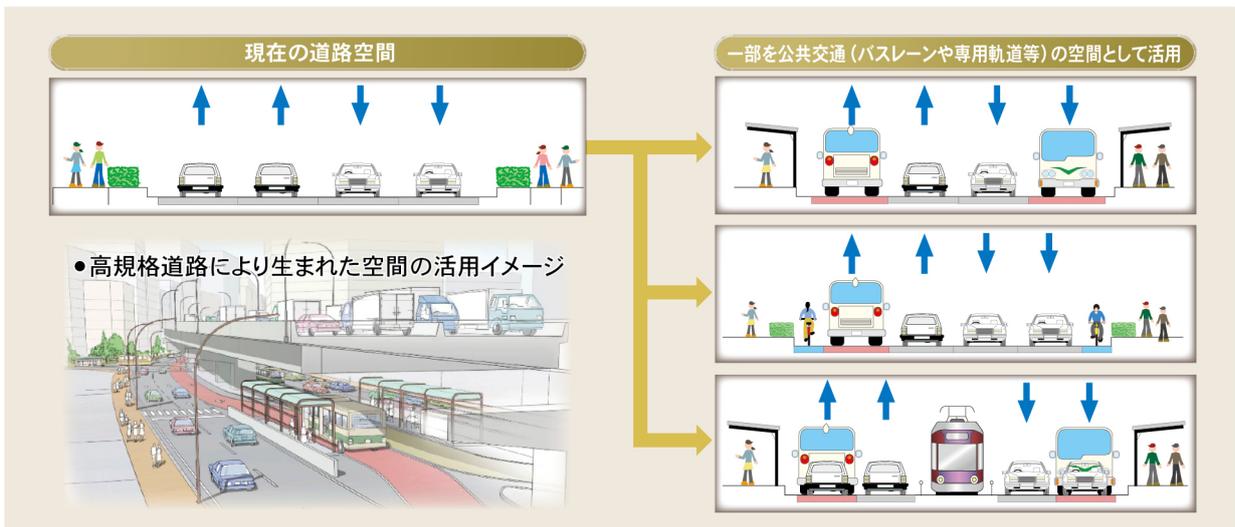
- バスレーン(専用、優先)
- 快速バス(高規格道路やバイパスなどの既存インフラの有効活用)
- 阿蘇くまもと空港アクセス鉄道、新駅整備
- 公共交通優先信号(PTPS) など

バス専用レーンや優先レーンの整備



- 機能強化を図る上では、道路の使い方そのものを見直すことも不可欠です。道路を単なる自動車の通行空間としてではなく、都市の多様な移動を支える基盤として再定義し、市電・バス・自転車など複数の交通手段が共存するための取組みを進めることで、道路空間の活用を推進します。

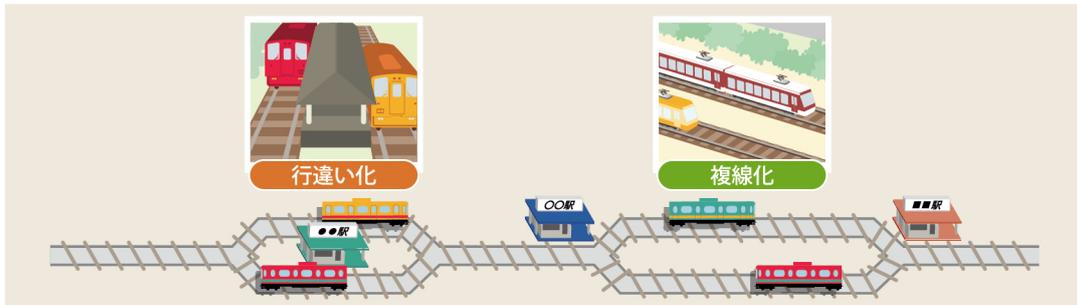
道路空間の活用イメージ



○ さらに、鉄道の輸送力強化、運転士の再配分を踏まえた市電や路線バスの増便、連節バスの導入、利用者の運賃負担の軽減策などに取り組むことで、住民が使いやすくなる公共交通の実現を目指します。

- 輸送力強化(豊肥本線の行違い化・同時進入化、複線化)
- 増便・増結(市電3両編成の導入、連節バス、市電延伸など)
- 利用促進に向けた料金施策(利用者の運賃負担軽減) など

輸送力強化(豊肥本線の行違い化、複線化)



※行違い化: 駅で上り・下り列車が行き違いできるようにする
 ※複線化: もともと単線だった路線に線路をもう1本増やして、上り・下り列車がそれぞれ別の線路を走れるようにする

増便・増結(市電3両編成の導入)



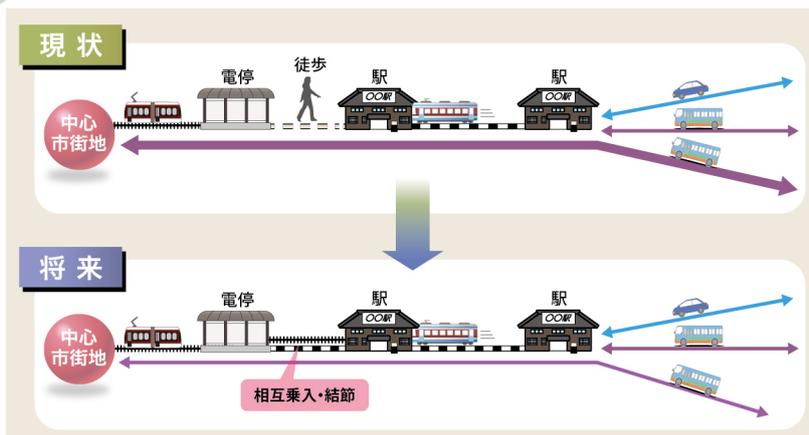
(出典:熊本市資料 多両編成車両のイメージ)

02 結節強化

○ 複数の交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上やパークアンドライドやサイクルアンドライドのための施設整備など、結節機能の向上を推進します。これにより、自動車から公共交通への利用転換を図ります。

- 既存交通モードの結節(熊本電鉄と市電の相互乗入・結節)
- ダイア調整(乗り継ぎ時間の短縮)
- パークアンドライド・キスアンドライド・サイクルアンドライド など

既存交通モードの結節(電鉄と市電の相互乗入・結節)



サイクルアンドライド



(出典:熊本市資料)

03 連携強化

- 熊本都市圏全体で移動しやすい環境を整備するため、バス路線網の再編やコミュニティ交通による空白地域への対応に取り組みながら、車両や運転士といった限られた輸送資源の効率化、再配分を実施します。併せて、運転士不足を補うための新技術の導入や、官民が連携した時差出勤の推進などの取組みを進め、これらを組み合わせることで、誰もが利用しやすい交通ネットワークの構築を図ります。

- コミュニティバス・自動運転バス
- 公共交通が不便な地域への対応(フィーダーバス、デマンドバス)
- 時差出勤、交通手段の変更(交通の分散・手段の変更)
- MaaS(Mobility as a Serviceの略、公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス) など



連携強化(コミュニティバスや公共交通が不便な地域への対応など)



コミュニティバス



(出典:合志市資料)

デマンド型乗合タクシー



(出典:熊本市資料)

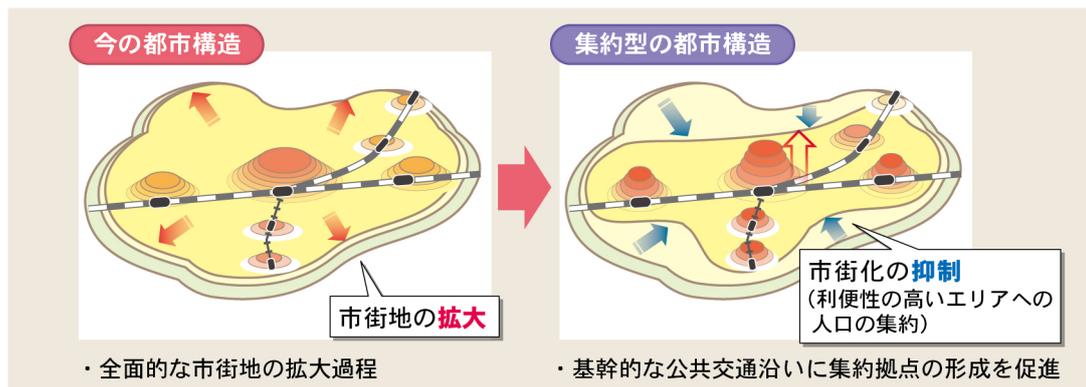
04 土地利用との連携

- 公共交通の利用を広げるためには、利便性の高いエリア(例えば居住誘導区域や主要な公共交通路線の沿線)に都市機能や居住を誘導していくことが重要です。こうしたエリアへの適切な誘導を通じて、土地利用と公共交通の利用促進を連動させることで、公共交通の持続可能な運営につなげます。

- 都市機能・居住の誘導(立地適正化計画との連携強化・広域的な立地適正化計画の検討)



土地利用との連携



※高さは人口をイメージしたものです

05 持続可能な公共交通の確保

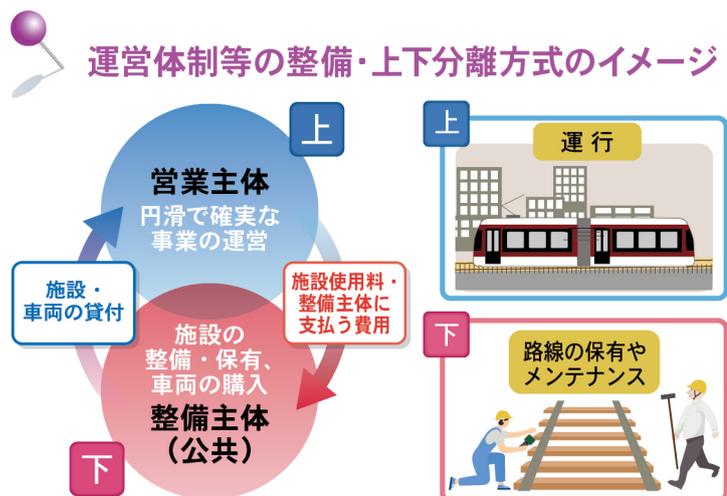
- 定時性・速達性の向上を図るための走行環境整備(ハード施策)に加え、運転士や車両の確保に向けた経営環境の改善(ソフト施策)を支援します。
- 運転士不足の解消に向けた具体的な人材確保策として、交通事業者が実施する免許の取得支援や採用・広報活動に要する経費等に対して支援を行い、事業者の採用力強化と人材の定着促進を後押しします。

- 投資による輸送力の強化
(運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援、幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援)

- また、個々の交通事業者の取組みには限界があることを踏まえ、バス・鉄道・市電などの交通モードの垣根を超えた運行経費の一括管理や路線・ダイヤ・運賃の一元的な調整や設定を可能とする体制である「交通/運輸連合」の創設に向けた検討を進め、公共交通の利便性や持続可能性の向上を目指します。
- さらに、自動運転技術やデジタル技術の活用を通じた効率的なサービス提供と利便性向上を図るとともに、ライドシェアの導入・活用を検討します。

- 運営体制などの整備
(交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供)
- 交通資源の最高効率での活用(交通モード間における資源の共有・再配置)

- 自動運転技術やデジタル技術の活用では、自動運転バスの導入に向けた実証実験が進められています。将来の本格導入にあたっては、走行環境の整備や理解促進など、ハード・ソフト両面の対策が不可欠です。
- 「運営体制等の整備」では、例えば、「上下分離方式」という「運行と施設管理の役割を分離」する運営方式により、自治体などの公的主体がインフラを整備・維持し、事業者が運行に専念する体制を築くことで、財政負担の明確化と効率的な運営の両立が可能となります。



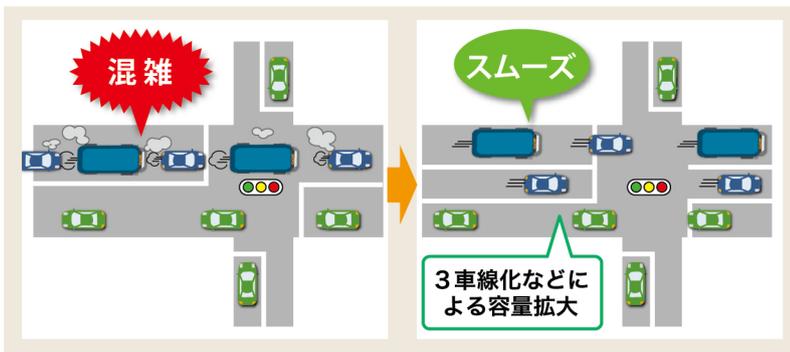
01 交通の円滑化

- ボトルネックとなっている箇所の改良や信号制御の最適化といった局所的な対応に加え、都市計画道路を含む都市内道路の強化により、中心部の交通混雑の緩和を図ります。
- さらに、交通需要マネジメントの観点から、時差出勤やルートマネジメントの導入などのソフト施策を展開することで、交通量の分散とピーク時の混雑緩和を進めます。
- これらハード・ソフト両面からの取組みにより、公共交通と調和した、快適で円滑な交通環境の実現を目指します。

交差点改良による交通の円滑化



都市内道路の強化(容量拡大)



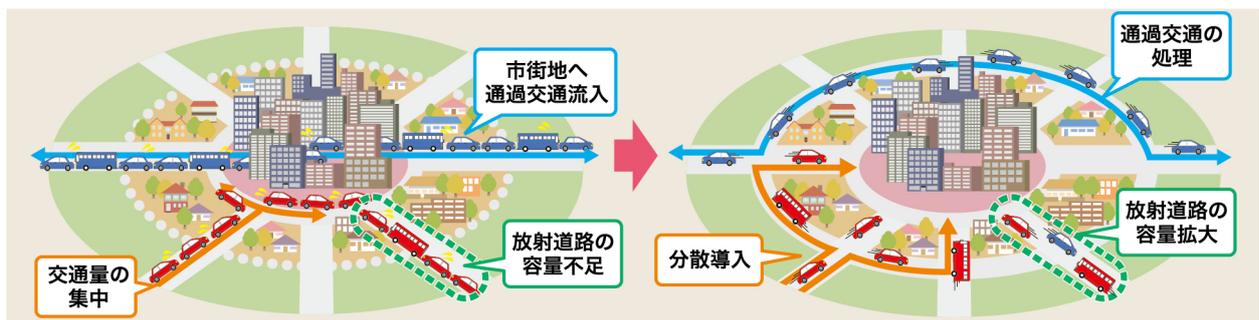
交通需要マネジメント(時差出勤)



02 拠点間の連携強化

- 環状道路の強化により地域内の拠点間をつなぐとともに、放射道路の整備によって都心部と各拠点・交通結節点との迅速なアクセスを確保し、道路ネットワークの充実を図ります。これにより、公共交通との連携を一層高め、多核連携型の都市圏構造の形成を力強く支えていきます。

環状・放射道路網の強化

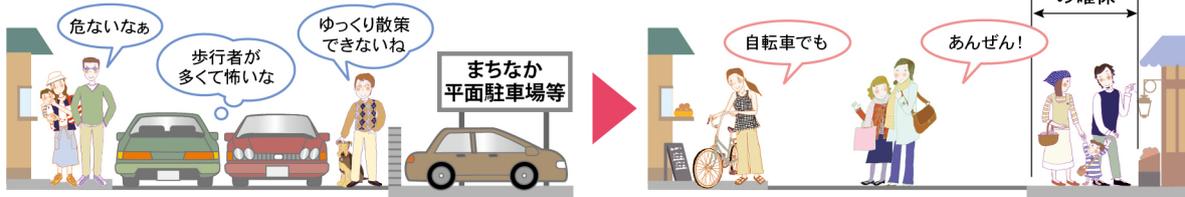


▶ 4.2.4 まちなか交通の強化方針

01 歩行者ネットワークの形成(ウォークアブル)

- 人中心の空間としてニーズやポテンシャルの高いエリアや、それらを結ぶ歩行者軸において、バリアフリー化による歩行空間の整備や、緑・オープンスペースの確保による歩行空間の拡充を進めます。こうした取組みを通じて、沿道店舗との連携も図りながら、居心地の良い人中心のウォークアブルな空間を構築します。

歩行者の安全性と快適性の向上



※商用車や荷捌き車両の進入は許可制など



昭和初期

出典：(熊本百景)最も繁華なる商店街、上通町筋
(熊本市歴史文書資料室所蔵)



令和7年(2025年)

※現在、歩行者空間としてにぎわっている上通・下通・新市街のアーケード街は、かつてはアーケードがなく車道として利用されていました。時代のニーズに応じて形を変え、まさに「ウォークアブル」な歩行者空間として整備された、熊本市の象徴的な場所です。

02 自転車を利用しやすい環境の整備

- 熊本市自転車活用推進計画を踏まえ、自転車走行空間の整備や駐輪場の機能強化を進め、自転車を安全かつ快適に利用できる環境を構築します。

自転車走行空間の整備や駐輪場の機能強化



(出典：熊本市自転車活用推進計画 R3.3)

03 公共交通の利用促進

- MaaSなどの新たなモビリティサービスや、自動運転バス・小型モビリティなど次世代モビリティを導入し、公共交通との乗り継ぎの利便性を高めます。

未来のバスが走り出す!!

いま、地域公共交通には、運転士不足や移動手段の確保など、いろんな課題があります。そこで登場するのが「自動運転バス」！今回の実証実験では、この新しい技術を実験に使う。みんなが未来のバスを体験してもらいます。運行するのは「自動運転レベル2」のバス。普段は、バスが自動で走りますが、もしもときはオペレーターがちゃんと対応します。だから、安心して自動運転バスに乗れますよ。

◎自動運転レベル2とは
かんたんに言うと……
「運転はバスが自動で運転、でも必要ときは人がハンドルを操作する」仕組みです。つまり、安心+未来感、どちらも体験できるんです！

安全・安心の技術を満載！運転手なしで走る「未来のバス」。
自動運転バスは、運転手がいなくても自動で走れるように作られた次世代のバスです。まわりの状況を「目の代わりになるカメラやセンサー」がしっかり見守り、バスが自分で判断して走ります。人が操作しなくても、安全に目的地まで行けるのが特徴です。

- 目の代わりになるセンサー**
バスのまわりを360度チェックする「LiDAR(ライダー)」というセンサーで、人や車の位置を正確に測ります。細かい場所や衝突危険もはっきり見ることができ、安全に走ることができます。
- 人や車を見つけるカメラ**
カメラが歩行者や自転車、車などを見出し、その場所をみんなに分かります。「人が歩いている」「自転車が横切る」などを判断・予測し、安全に止まったり進んだりします。
- 見えない動きもキャッチ！安全を守るレーダー**
人の目ではよく見えない約120m(うまい棒約666本分)先の車や障害物も、レーダーでキャッチ。バスがつかまらないように、安全な距離を保ちながら走ります。
- バスの動きを見守る「揺れ」センサー**
バスがどの方向に進んでいるか、どれくらいの速さで曲がっているかを計測するセンサーです。バスが安定して走れるように、他のセンサーと連携して安全を守ります。
- 衛星とつながり、今の位置を正確に把握**
GPSなどの衛星からの信号を受け取り、バスの位置を正確に把握します。これにより、細かい位置のズレもすぐに修正でき、安全に走ることができず。
- 信号を見て、安全にStop&Go**
信号機を見逃げるカメラも付いています。赤なら止まり、青なら進む。またGPSで位置を正確に把握するように、自動で判断して走ります。

運行ルート

花畑広場前 → 本荘中通り → 南塚駅前

実施期間 令和7年 10月1日(水)~11月23日(日・祝)

利用料金 **無料**

乗車人数 **15名**(乗車定員(着座のみ))

「自動運転バス」実証実験についてのアンケートにご協力ください。乗車予定のない方もアンケートで素直なご意見を寄せください。
アンケートはコチラから、

お問い合わせ 都市建設局 交通政策部 交通企画課
TEL: 096-328-2510
kumamoto@city.kumamoto.lg.jp

車両名: MiniBus2.0 (ミニバス)
製造社: ティアフォー(日本)
車体サイズ: 全長7190×全幅2300×全高3,060mm
車両重量: 6,600kg
定員: 自動15名(着座のみ)、手動25名
最高速度: 自動 35km/h未満、手動 70km/h

「自動運転バス」のおもちゃをプレゼント!!

(出典：熊本市資料 自動運転バスの実証運行について)

04 駐車場の適正化

- 熊本市まちなか駐車場適正化計画を踏まえ、駐車場の総量や配置を適正化し、自動車と歩行者の交錯を抑えることで、交通の円滑化と歩行者の安全性・快適性の向上につなげます。

駐車場の適正化

集約駐車施設の整備促進

▶ まちなかに点在する附置義務駐車場や平面駐車場
▶ 自動車交通のまちなかへの流入

▶ 附置義務駐車場等の集約による、土地の有効活用
▶ 自動車交通を外縁部へ誘導し、人中心の空間を形成

歩行者に配慮した駐車場の構造

これまで

自動車の出入が多く、歩行者が多い通りに面しており、歩行者との交錯が多く発生し危険

これから

自動車の出入口を減らすとともに、歩行者の少ない通りに設置することで、歩行者との交錯を減らし安全性向上

(出典：熊本市まちなか駐車場適正化計画 R4.3)

▶ 4.2.5 ベストミックスの強化方針 ～公共交通と自動車交通のスマートな選択～

- 熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞や公共交通サービスの低下といった課題の改善に向け、地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択することで、過度に自家用車に依存することなく、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化、いわゆるベストミックスを進めてきました。
- しかし、現状の地域ごとの交通手段分担率を見ると、市街地部（概ね外環状道路内となる5km圏）との移動では、この10年で自動車分担率が高くなり、周辺部・郊外部でも自動車への依存が続いています。また、熊本都市圏の渋滞は特に朝夕のピーク時間帯に集中していることも特徴です。
- 現状、慢性的な交通渋滞や公共交通のサービス低下は依然として改善しておらず、今後は、ベストミックスとして、スマートな交通手段の選択を更に推進していく必要があります。
- そのためには、地域ごとの交通特性をより細やかに分類するとともに、時間帯に応じた公共交通と自動車のスマートな交通手段の選択を推進することで、よりよい都市交通を実現していきます。

ベストミックスの強化方針 ～公共交通と自動車交通のスマートな選択～

- 地域ごとのスマートな交通手段の選択
- 時間帯に応じたスマートな交通手段の選択

＜地域ごとのスマートな交通手段の選択＞

- 熊本都市圏にお住まいの方々の移動のスタイルは、「市街地部」「周辺部」「郊外部」の3つの地域に分けて考えることができます。

市街地部	・中心※から概ね5km以内の圏内 (概ね外環状道路内)
周辺部	・中心から概ね15km以内の圏内 (市街地部除く、概ね熊本都市計画区域内)
郊外部	・中心から概ね15km以上の圏域 (概ね熊本都市計画区域外)

拠点	道路網	鉄軌道
<ul style="list-style-type: none"> ● 広域総合都市拠点 ● 都市拠点 ● 地域拠点 	<ul style="list-style-type: none"> — 高速道路 — 国道 — 主要地方道 — 一般県道 — その他市町村道 	<ul style="list-style-type: none"> — 九州新幹線 — 在来線 — 熊本市電 — 熊本電鉄 ● 交通拠点
<ul style="list-style-type: none"> ○ 工業・流通業務地 ○ 工業地 ○ 流通業務地 		



※中心とは、熊本市中心市街地活性化基本計画 熊本県熊本市 R5.4 で示される中心市街地

- 鉄軌道やバスなどの公共交通、自動車、コミュニティ交通などは、それぞれの地域において利便性が異なります。例えば、市街地部へは鉄軌道やバスによる基幹公共交通が充実しており、公共交通を中心とした移動が便利です。一方、周辺部や郊外部では、公共交通と自動車を適切に使い分けるとともに、コミュニティ交通を選択することも必要です。
- このように、地域ごとの特性に応じて交通手段を選ぶことで、より快適で効率的な移動が可能となり、適切な選択は交通渋滞の緩和にも寄与します。これからの都市交通づくりにおいては、公共交通と自動車をバランスよく選択できる仕組みを整えることが重要であり、このことで渋滞の緩和や公共交通サービスの向上が図られ、より住みやすい都市の形成につながります。

市街地部との移動:公共交通を中心とした移動



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	52%	11%	37%
R5(現状)	57%	11%	32%
将来	47%	21%	32%

自動車依存が継続
目指すべき分担率

周辺部との移動:公共交通と自動車をうまく使い分ける移動



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	68%	1%	31%
R5(現状)	71%	1%	28%
将来	70%	2%	28%

自動車依存が継続
目指すべき分担率

郊外部の移動:自動車とコミュニティ交通を選択できる移動



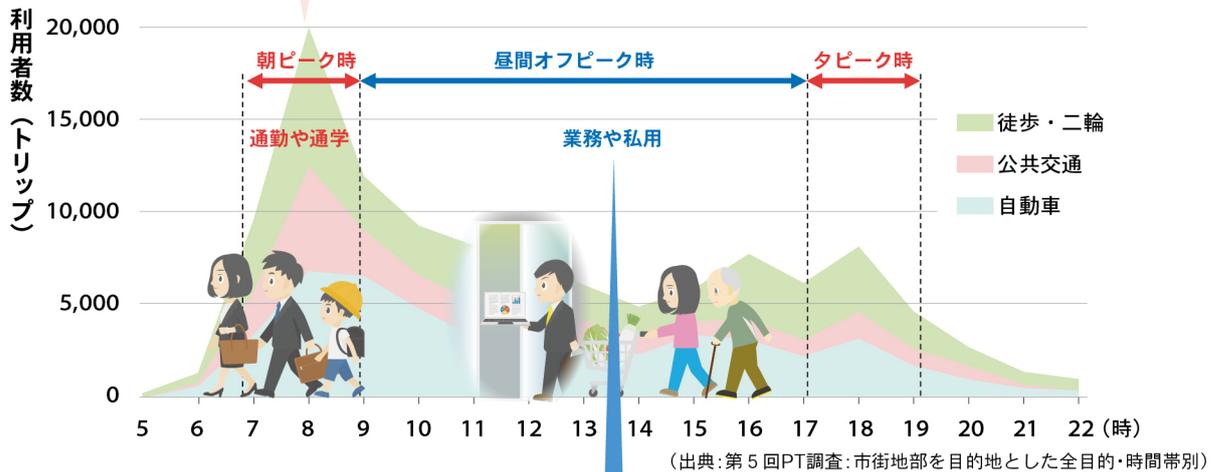
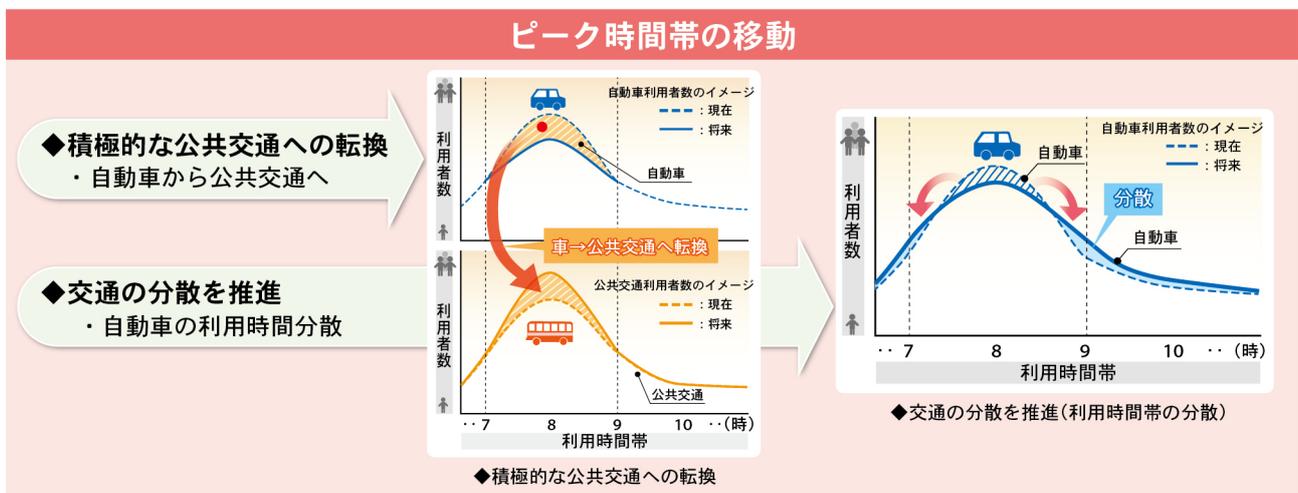
	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	70%	1%	29%
R5(現状)	75%	0%	25%
将来	74%	1%	25%

自動車依存が継続
目指すべき分担率

出典: H24・R5(現状)は各回熊本PT調査(上図の矢印に該当する各関連トリップを対象とした交通手段分担率)
将来はR5(現状)の第5回PT調査を基に、公共交通(バス・鉄道)のトリップ数を2倍とし、全て自動車から転換すると仮定した場合の推計結果

<時間帯に応じたスマートな交通手段の選択>

- 私たちの毎日の移動は時間帯によって目的や手段が大きく異なります。例えば、市街地部への通勤や通学は朝のピーク時間帯に集中する一方で、営業や打合せなどの業務、買い物や娯楽、通院などの私用は、主に朝のピークを過ぎた時間帯(昼間オフピーク時)に行われます。
- 現在の熊本都市圏では、市街地部への移動の多くが自動車によって行われており、特に朝のピーク時間帯における自動車利用が顕著です。
- こうした状況を踏まえ、ピーク時の混雑を緩和するために、可能な限り公共交通を利用するとともに、移動時間の分散などの工夫が求められます。また、昼間の時間帯では、自動車が必要な場面もありますが、公共交通の利用が可能な場合には、公共交通への転換を図ることが重要です。
- 時間帯に応じて、最も効率的かつ快適な交通手段を選択できる仕組みを整えることで、渋滞の緩和や公共交通サービスの向上につながり、より住みやすい都市の形成が進んでいきます。



▶ 4.2.6 ベストミックスの推進に向けた意識・行動の転換

- 熊本都市圏が抱える交通課題に対応するためには、「スマートな交通手段の選択」という新たな考え方を踏まえ、さまざまな取組みを適切かつ効率的に進めることが求められます。
- 使いやすい公共交通サービスを行政や交通事業者が改善することを前提に、利用者に対して公共交通を利用することの意義やメリットを明確に示すことで意識や行動の変化を促していくとともに、一人一人の行動の転換がもたらす効果を実感することで、更なる行動の変化につなげていくことが必要です。
- 例えば、住民には、環境負荷の少ない移動手段となる公共交通を選択する意義を共有し、日常的な利用行動の定着を図ります。また、経済活動を牽引する企業には、公共交通の利用やオフピーク通勤を推奨し、それを実践する企業を優遇する仕組みを設けるなど、地域社会全体での意識転換を図ることが必要です。
- 加えて、公共交通を利用しやすい環境を整備するための投資や道路空間の再配分の重要性を理解してもらえるような社会へと転換させていくことも重要です。

ベストミックスの推進に向けた意識・行動の転換

- 意識の醸成と行動転換の促進
- 公共交通への投資・道路空間活用の転換への社会的理解



4.3 公共交通の主な提案施策

主な提案施策

将来の交通体系の実現に向けた提案施策は以下のとおりです。道路整備プログラムや地域公共交通計画などの個別計画と整合を図りつつ、今後策定する実行計画において、実施主体や実施時期を整理した上で実施施策として位置付けます。また、具体的に事業を検討する段階では、事業費や効果などの経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって実現に向けて取り組みます。

基幹公共交通施策一覧

強化方針	公共交通階層・方面		主な提案施策
機能強化	鉄軌道	③菊陽・大津	阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 豊肥本線の増便・増結、行違い化、同時進入化、複線化 豊肥本線の新駅設置（原水駅～三里木駅間、武蔵塚駅～竜田口駅間）
		⑤益城・空港	市電延伸（東町線、健軍～益城町）
		⑥嘉島	市電延伸（辛島～南熊本）
		⑧田崎・城山	市電延伸（田崎橋～西区役所）
		⑤益城・空港 ⑧田崎・城山	市電の増便、増結〔3両編成導入〕
	幹線バス・連節バス	全方面	バスレーン〔専用・優先〕の整備 幹線バスの増便、増結〔連節バス〕 速達性を高める交通システムの構築〔公共交通優先信号（PTPS）〕 利用促進に向けた料金施策〔利用者の運賃負担軽減〕 高規格道路などを活用した快速バス運行
結節強化	鉄軌道	⑤益城・空港 ⑥嘉島	豊肥本線との結節強化（新水前寺駅・南熊本駅）
		②合志・菊池	熊本電鉄・市電の結節（水道町） 熊本電鉄・市電の相互乗入（上熊本）
	共通	全方面	ダイヤ調整〔乗り継ぎ時間の短縮〕 他の交通手段との結節強化〔駅前広場、バス停設置、パークアンドライド、サイクルアンドライドなど、モビリティハブ化など〕
連携強化	幹線バス・連節バス	②合志・菊池 ③菊陽・大津	拠点アクセス〔BRT〕（御代志駅と北東部地域のアクセス）
		③菊陽・大津	拠点アクセス〔セミコンアクセスバス〕（原水駅・菊陽町新駅・肥後大津駅）
		⑤益城・空港	拠点アクセス〔空港アクセスバス〕（西原村～空港～益城町）
		⑥嘉島	直通バス運行（桜町BT～南熊本）
フィーダーバス・コミュニティ交通	全方面	フィーダーバス〔鉄軌道の駅・電停、主要バス停へのアクセス強化〕 コミュニティバス・デマンドバスなどとの連携強化	
共通	全方面	交通の分散〔時差出勤・交通手段の変更〕 MaaS〔公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス〕	
土地利用との連携	共通	全方面	都市機能・居住の誘導〔立地適正化計画との連携強化・広域的な立地適正化計画の検討〕
持続可能な公共交通の確保	共通	全方面	投資による輸送力の強化〔運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援、幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援〕
			運営体制などの整備〔交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供〕
			交通資源の最高効率での活用〔交通モード間における資源の共有・再配置〕

※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。

公共交通網計画図

中心部

セミコン周辺

土地利用等

- 中心商業業務市街地
- 市街地
- 農業ゾーン
- 自然環境ゾーン

拠点

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

工業・流通業務地

- 工業地
- 流通業務地

道路網

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

鉄軌道

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄
- 交通拠点



機能強化

- 鉄道: 既設 (solid line), 新設 (dotted line)
- 軌道: 既設 (solid line), 新設 (dotted line)
- バス: 既設 (solid line), 新設 (dotted line)

結節強化

- 既設 (solid circle/square)
- 新設 (dotted circle/square)

連携強化

- 拠点アクセス (blue line)
- フィーダーバス (purple line)



※図に記載の提案施策の実現に当たっては詳細な検討が必要です。

4.4 道路の主な提案施策

主な提案施策

将来の交通体系の実現に向けた道路分野の提案施策は以下のとおりです。道路整備プログラムや地域公共交通計画などの個別計画と整合を図りつつ、今後策定する実行計画において、実施主体や実施時期を整理した上で実施施策として位置付けます。また、事業の具体化に当たっては、事業費や効果などの経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって実現に向けて取り組みます。

主な道路施策一覧

強化方針	道路階層・機能		主な提案施策	
都市間の 連絡強化	広域連携軸	外環状道路	①	熊本西環状道路(砂原工区)の整備
			②	熊本西環状道路(4車線化)の整備
			③	中九州横断道路(大津道路、大津熊本道路、熊本環状連絡道路)の整備
		放射道路	④	熊本天草幹線道路(熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路)の整備
			⑤	熊本天草幹線道路の整備
			⑥	有明海沿岸道路の整備
		その他	⑦	熊本都市圏北連絡道路・熊本都市圏南連絡道路 熊本空港連絡道路の整備
拠点間の 連携強化	都市連携軸	外環状道路	⑧	国道57号の主要交差点の立体化
			⑨	国道325号(菊池拡幅)の整備
		大外環状道路	⑩	国道325号(4車線化)の整備
			⑪	国道443号(4車線化)の整備
		放射道路	⑫	国道3号(植木バイパス2・3工区)の整備
	⑬		国道3号(植木バイパス1工区)の整備	
	地域連携軸	放射道路	⑭	国道443号(空港北拡幅)の整備
			⑮	国道443号(4車線化)の整備
			⑯	(都)坪井龍田陳内の整備
			⑰	(都)手取本町坪井線の整備
	共通	交差点改良 (環状・放射道路)	⑱	(都)池田町花園線の整備
			⑲	国道387号(須屋工区)の整備
			⑳	国道387号(4車線化)の整備
			㉑	(主)熊本益城大津線の自衛隊前交差点のクランク解消
			㉒	(一)堂園小森線(小谷工区、布田工区)の整備
㉓			国道266号の改良	
㉔			(一)住吉熊本線(多車線化)の整備	
			環状道路や放射道路などの骨格をなす道路での主要交差点の改良 (右折レーンの設置・延伸、立体交差など)	
交通の 円滑化	地域連携軸	セミコン関連	㉕	(主)大津植木線(福原工区、原水工区)の整備
			㉖	(一)新山原水線(原水工区、原水2工区)の整備
			㉗	(一)大津西合志線(4車線化)の整備
			㉘	(都)三吉原北出口線の整備
			㉙	(都)竹迫第二テクノ線の整備 など
	共通	都市計画道路 の整備		未着手の都市計画道路の整備
				渋滞交差点などの主要交差点の改良 (右折レーンの設置・延伸、信号制御の最適化、立体交差)
				時差出勤・交通手段の変更
				ルートマネジメント (既存インフラの活用:西環状道路利用への誘導)

※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。

道路網計画図

中心部

セミコン周辺

土地利用等

- 中心商業業務市街地
- 市街地
- 農業ゾーン
- 自然環境ゾーン

拠点

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

工業・流通業務地

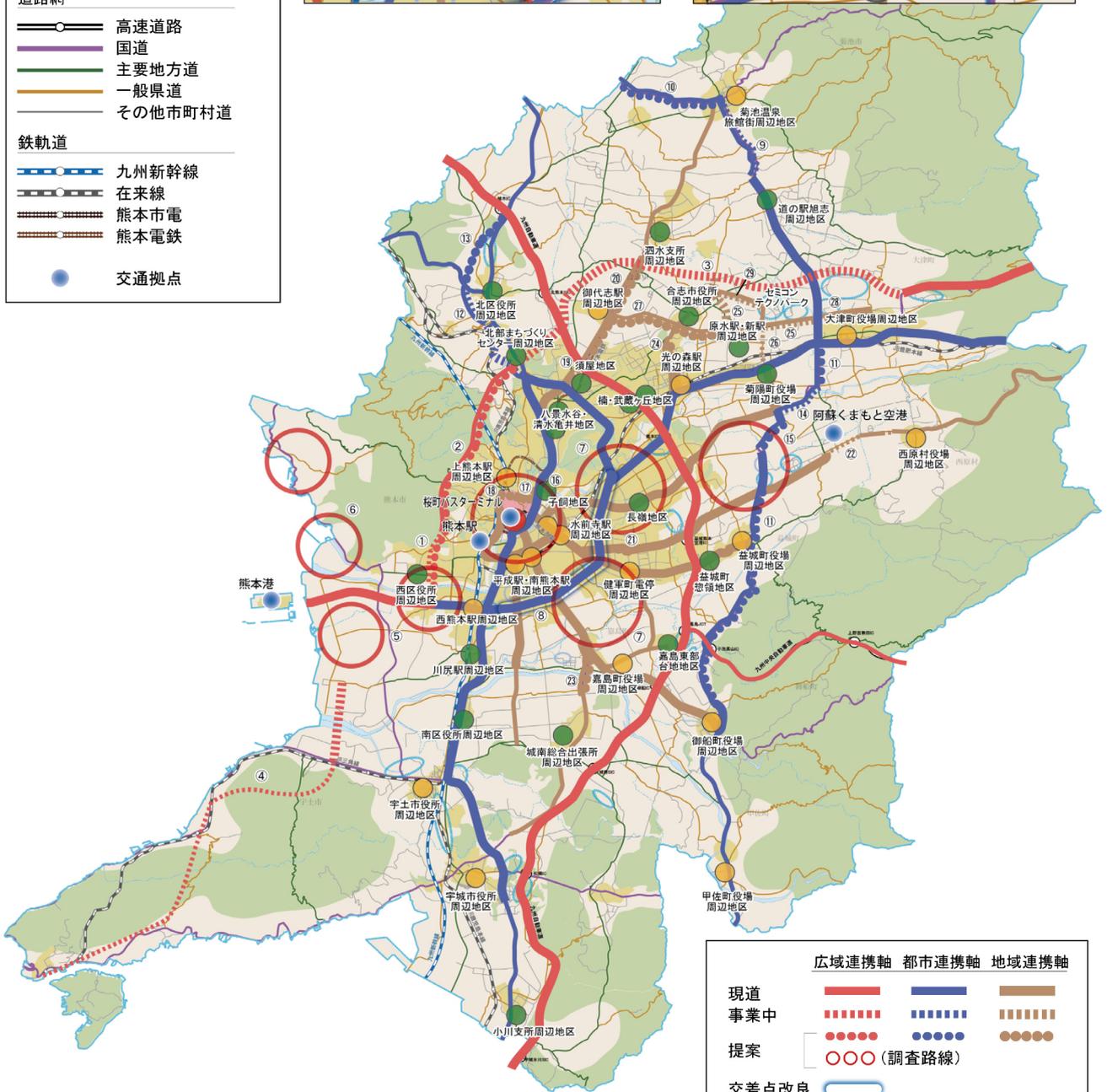
- 工業地
- 流通業務地

道路網

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

鉄軌道

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄
- 交通拠点



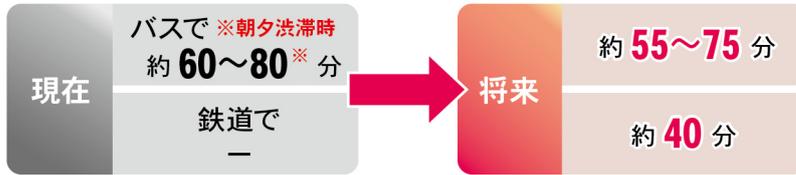
	広域連携軸	都市連携軸	地域連携軸
現道	—	—	—
事業中	⋯	⋯	⋯
提案	⋯	⋯	⋯
	○ ○ ○ (調査路線)		
交差点改良	○		
	— : 多車線		
	— : 2車線		

※図に記載の提案施策の実現に当たっては詳細な検討が必要です。

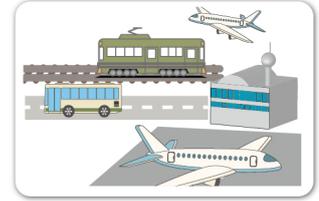
4.5 提案施策に期待される効果

■ 定時性・速達性の確保や輸送力向上により、公共交通の利便性が高くなります。

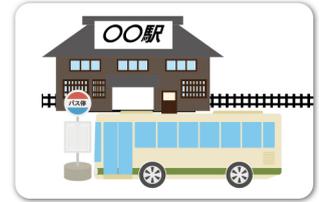
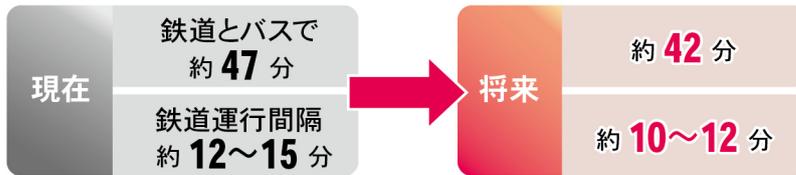
● 熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間



*バスは、熊本都市圏北連絡道路・熊本空港連絡道路を使用するルートではなく、現在運航中の空港リムジンバスと同ルートで阿蘇くまもと空港まで移動した場合の所要時間です。



● 熊本市中央区からセミコンまでの所要時間



■ 公共交通サービスの向上と道路整備との連携により、朝の通勤時でも快適に移動できるようになります。

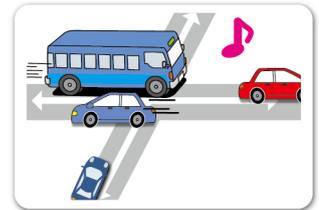
● 都市圏の各方面から熊本市中心部までの所要時間



● 朝ピーク時の自動車の平均旅行速度

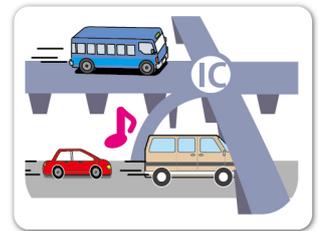
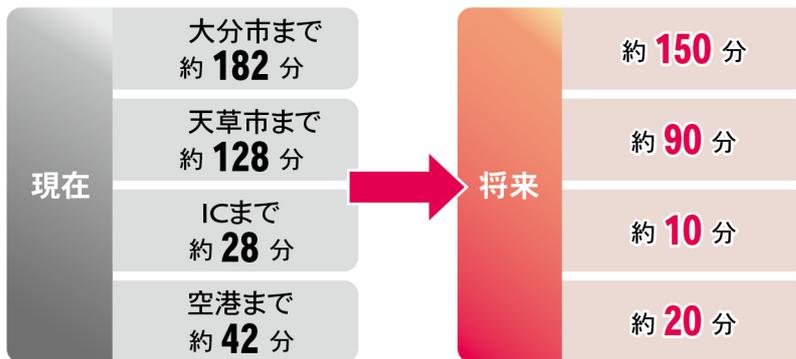


● 熊本市中央区からセミコンまでの所要時間



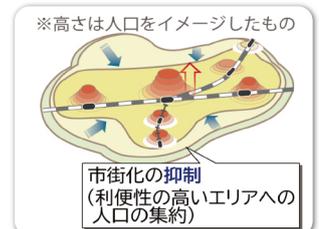
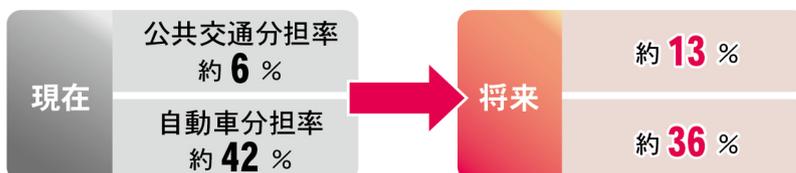
■ 高規格道路の整備・活用により熊本都市圏と周辺都市とが移動しやすくなります。

● 熊本市中心部からの所要時間



■ 土地利用と公共交通の利用促進を一体的に進めることで、公共交通利用の増加によるサービス向上が期待でき、誰もが安心して暮らせる都市の形成へとつながります。

● 朝の通勤時（都市圏の基幹公共交通8軸）の分担率



■ 負のスパイラルから正のスパイラルに転換させることで、現状の悪化を防ぎ、地域ごとや時間帯ごとの公共交通と自動車の双方が便利になります。

- 人口減少が進む中でも誰もが安心して暮らせる都市を形成するためには、「多核連携型の都市圏構造」を前提に、都市づくりと交通計画を一体的に進めていくことが重要です。
- これらの取組みを着実に推進することで、地域の悪循環(負のスパイラル)から好循環(正のスパイラル)へと転換し、誰もが移動しやすく暮らしやすいまちの実現につながります。



【期待される効果の前提条件など】

- ・ 現在の数値は、令和5年時点及びその近年での数値(統計値や調査結果などによる算出値)
- ・ 都市圏の人口は、現在は令和5年人口(令和2年の国勢調査を住民基本台帳人口で補正したもの)、将来は2章で示した令和27年の独自推計の将来人口を設定
- ・ 負のスパイラルは、令和27年将来人口のもと、公共交通(鉄道・市電・バス)の運行本数が現在の半分に低下した将来を交通需要予測モデルにより推計した値
- ・ 将来(正のスパイラル)は、提案施策が実行された場合を交通需要予測モデルにより推計した値
- ・ 幹線バスの増便は現在の約1.5倍の本数を設定、料金は半額の運賃を設定
- ・ 都市機能の誘導、居住の誘導は、誘導区域における目標の密度まで集約(立地適正化計画の策定自治体における目標の密度)
- ・ 市電の増便、増結は、現状のダイヤを踏襲し、その全便に対し、3両編成導入、基幹公共交通8軸全部にバスレーンを整備

※ 熊本市中心部とは、熊本市中心市街地活性化基本計画で示されるエリア分析上、基幹公共交通8軸の起点は、北区役所、菊池市役所、大津町役場、長嶺地区、西原村役場、嘉島町役場、宇城市役所、城山地区に設定

